

KUBINSZKY MIHÁLY

## Gondolatok a helyiérdekű vasutak jelentőségéről\*

Az első világháború végén, 1918-ban, amikor a magyar vasútépítés fél évszázados lendülete is derékba tört, az akkori Magyarországot és a magyar szent korona országaként a magyar vasúthálózathoz kötődő Horvát-

13046 km-t tett ki, beleértve 1571 km keskeny nyomközű vonalat is. Amiből kiviláglik, hogy a magyar vasúthálózatnak több mint a fele (!) helyiérdekű vasút volt.

Ma a köznyelv a „hév” fogalma alatt a



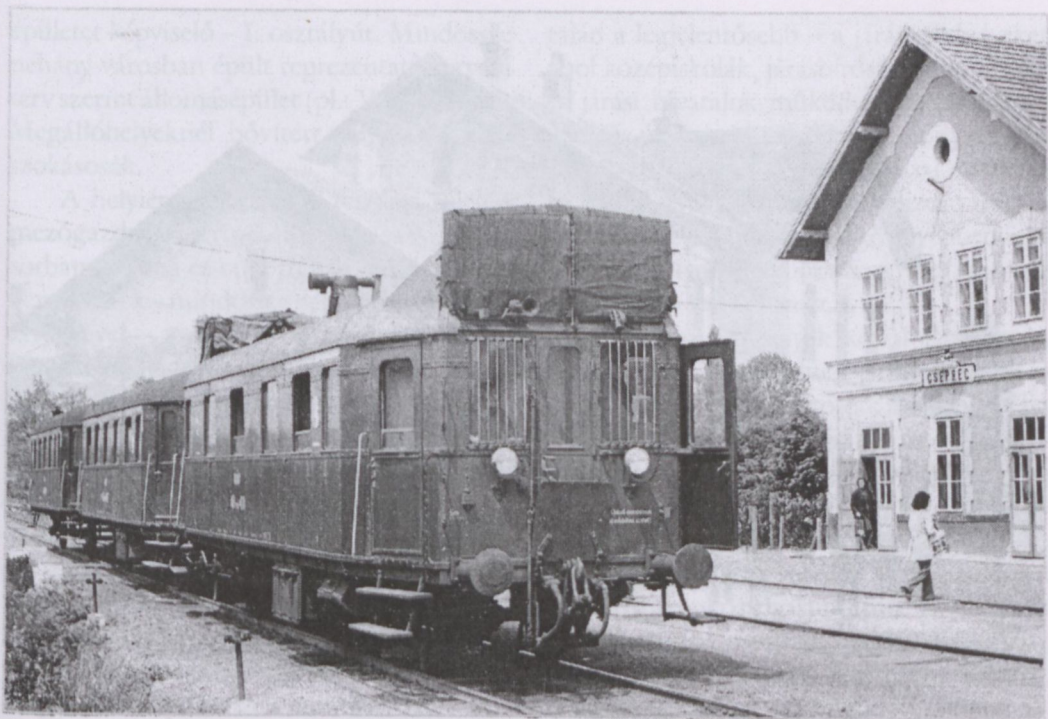
A MAGYAR HELYIÉRDEKŰ VASUTAK MENTÉN LEGGYAKRABBAN – ÖSSZESEN TÖBBSZÁZ – III. OSZTÁLYÚ SZABVÁNY HÉV ÉPÜLET ÉPÜLT. ENNEK FÖLDSZINTJÉN IRODA-TÁVÍRDA ÉS VÁRÓHELYISÉG, EMELETÉN PEDIG SZOLGÁLATI LAKÁS HELYEZKEDETT EL. AZ EGYKORI NÓGRÁDVÁRMEGYEI HÉV 1896-BAN ÉPÜLT MOHORA ÁLLOMÁSÁN A MÁV 1990-BEN FELÚJÍTOTTA AZ IMMÁR MŰEMLÉKÉPÜLETET (KÉPEK):

Szlavónia területén 22869 hosszú vasúthálózat működött. Ennek túlnyomó többsége, 21258 km normál nyomközű vonal volt. Ebből a helyiérdekű vasutak vonalhosszúsága

főváros környéki forgalom vonalait érti, s azt, amiről itt szólnak vicinális vonalnak nevezi. Az építés tekintetében olcsóbb és üzemükben gazdaságosabb vicinális-helyiérdekű vasutakat már nem (csak) a nagy bankházak finanszírozták, sem az állam, mint a fővonalakat, hanem inkább olyan részvénytársaságok, melyek – miután valóban helyi érdekeket

\* Jelen publikáció egy készülő vasúttörténeti monográfia kivonata. A kutatást 2006–2008. években az OTKA támogatja.





NÉHÁNY MEGYESZÉKHELY ÉS SOK JÁRÁSSZÉKHELY KAPCSOLÓDHATOTT BE A HÉV-EK RÉVÉN AZ ORSZÁGOS HÁLÓZATBA. AZ 1913-BAN ÉPÜLT DUNÁNTÚLI HÉV CSEPREG (AKKOR JÁRÁSSZÉKHELY SOPRON VÁRMEGYÉ-BEN) ÉPÜLETE ELŐTT, A VONAL BEZÁRÁSÁT MEGELŐZŐEN 1970-BEN EGY GANZ MOTORVONAT ÁLL

képviseltek – a városok, a polgárság takarékpénztárai, a helyi ipar és a környéki földbirtokok részvényjegyzéseivel jöttek létre.

1880-ban a magyar országgyűlés szentesítette a helyiérdekű vasutak építését szabályozó és szorgalmazó XXXI. törvénycikkét. Ekkor már fél évszázada épültek Európaszerte vasútvonalak, nálunk harmincöt éves eredményekre lehetett visszatekinteni. Ezek főként a jelentős városokat összekötő fővonalak voltak. 1880-ra megérett az idő a „hajszálerek” felépítésére. A törvény hatásosságát mi sem igazolja jobban, hogy az első világháború kitöréséig felvirágzott helyiérdekű vasútépítéshez több mint száznyolcvan hév alakult.

A helyiérdekű vasutak építését – részben már a törvény alkotása előtt – az Arad vármegyét behálózó két vasút nyitotta meg. Az Arad-Körösvidéki hév 1877-ben és az

Arad-Csanádi hév 1882-ben. Fúziójukból 1893-ban jött létre az „Arad-Csanádi Egyesült Vasutak”. Ez a társaság később számtalan műszaki újítással, elsősorban a motoros vontatással, de vasbeton szerkezetű épületeivel is beírta nevét a hazai vasúttörténetbe.

Az állam a helyiérdekű vasutak építését szorgalmazta. Ez először is megnyilvánult abban, hogy építésükhöz és üzemükhöz egyaránt nyújtott támogatást. Könnyített műszaki előírások olcsóbbították a vasútépítést: Az alépítménynél kavicságyazat helyett megengedetté vált a homokágyazat, a felépítménynél a könnyebb sínanyag. Az alacsonyabb vonatsebesség megengedte a kevésbé költséges vonalvezetést kisebb ívsugarakkal, a közúti sorompók helyett mindössze figyelmeztető táblák elhelyezését. A kizárólagos nappali forgalom ugyancsak csökkentette az üzemi kiadásokat. A hév-ek





A POZSONY-ÚJVÁROSI ÁLLOMÁSEPÜLETET ÉS A KÖLTSÉGES DUNA-HIDAT AZ ÁLLAM ÉPÍTETTE, EZZEL IS TÁMOGATVA AZ IDE SZOMBATHELY ÉS SOPRON FELŐL BEFUTÓ HELYIÉRDEKŰ VASUTAKAT. AZ ÉPÜLET A KÉSŐBB RENDSZERESÍTETT SZABVÁNYTERVEKHEZ MINTAKÉNT SZOLGÁLT

mentesülhettek a fővonalai vasúttársaságokat kötelező néhány előírás alól is (ingyenes postaszállítás stb.). A legnagyobb támogatás az állam részéről mégis az volt, hogy a vonalak nagy hányadának üzemét a MÁV átvette. Ezért természetesen az állam részéről a tervezett vonal építésének engedélyezését, a finanszírozását és üzem gazdaságosságát alaposan számba vevő vizsgálat előzte meg. Kedvező megítélés esetén többnyire már az engedélyezések idején a MÁV és az egyes hév-ek egymással szerződtek. A MÁV az úgynevezett „szabványszerződésben”, mely 136 (!) hév-társasággal lett megkötve – a legapróbb részletekig terjedő műszaki előírásokkal – biztosította magának az ország vasúti hálózatában ilyen nagy hányadot kitevő vonalak egységes és gazdaságos vezetését. MÁV-mozdonyok és -kocsik közlekedtek és az államvasút tervei alapján épültek a vona-

lak, az épületek. Állomásépületek, őrházak, raktárak, fűtőházak, víztornyok, utas-árnyékszékek, a személyzet részére baromfiól, kenyérsütő-kemence, jégverem és még sok minden más. Az állomások berendezése a távirdaasztaltól az utasváróterem ülőpadjáig, a faliórától a menetrendtábla keretéig is előírt szabványok szerint készült. Az állomási felvételi épületeknél az 1890-es években bevezetett négylépcsős épülettípust írták elő, amely négyféle nagyságrendet jelentett. A „növekvő ház” rendszerében szerkesztett típusterv – s ez építészettörténeti kuriózum – lehetővé tette, hogy a legkisebb, földszintes IV. osztályú állomásépületet a forgalom növekedése esetében – akár fokozatosan – bővíteni lehessen. Leggyakrabban a II. osztályú épületet alkalmazták, csak városokban és nagyobb forgalmú gócpontokon építettek – emeletes és két oldalszárnyával tekintélyes köz-



épületet képviselő – I. osztályút. Mindössze néhány városban épült reprezentatív egyedi terv szerint állomásépület (pl.: Varasd, Brád). Megállóhelyeknél bővített őrházak voltak szokásosak.

A helyiérdekű vasutak feladata főleg a mezőgazdasági termékek szállítása volt, elsősorban gabona és cukorrépa. Ennek érdekében a hév-ek – mindössze néhány hegyi vonal kivételével – normál nyomközűek voltak, s így a tehervagonokat a fővonalakon rendeltetési helyükre lehetett továbbítani. Fontos feladatuk volt az építőanyagok és az ipari nyersanyagok valamint termékek szállítása is, téglá, kő, cement, rönkfa, fűrészáru és – természetesen mint minden vasútvonalon – a darabáru is. Nem kevésbé volt jelentős, noha alig jelenthetett nagyobb hasznot, a személyszállítás. A helyiérdekű vasutak révén a vidék lakossága könnyebben érhetette el a megyeszékhelyeket és a fővárost. És – ami

talán a legjelentősebb – a járásszékhelyeket, ahol középiskolák, járásbíróságok, kórházak és járási hivatalok működtek. A járás elnevezés is úgymond azt tükrözi, hogy a lakos annak központját egynapi járással elérhette, ha nem is gyalog, de szekéren bizonyára. S a hév segítségével nemcsak könnyebben érte el a székhelyet, de többnyire már egy nap alatt meg is fordulhatott.

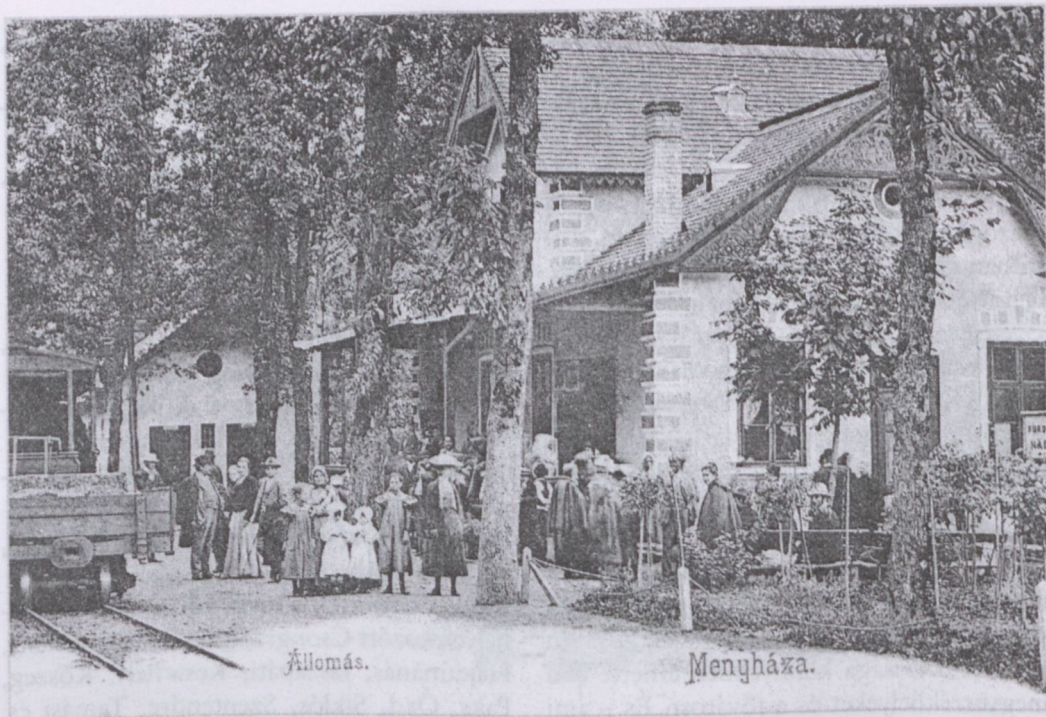
A megyeszékhelyek közül Esztergom, Szekszárd és Zalaegerszeg – utóbbiak ma is megyeszékhelyek –, jutottak vasúthoz. Továbbá Balassagyarmat, Makó és Szentes, ez a három város száz évvel ezelőtt még megyeszékhely volt. Az 1920-ban elcsatolt megyeszékhelyek között szerepel Beszterce, Fogaras, Székelyudvarhely és Torda is. Utóbbinak csak keskeny nyomközű vasút jutott. A járásszékhelyek között Csongrád, Hajdúböszörmény, Hajdúnánás, Jászapáti, Keszthely, Kőszeg, Paks, Ózd, Siklós, Szentendre, Tamási és

Vasuti állomás Ipolyság.



AZ OSZTRÁK-MAGYAR ÁLLAMVASÚT-TÁRSASÁG – MEGTÉVESZTŐ NEVE ELLENÉRE IS FRANCIA TŐKEÉRKELTSÉGŰ MAGÁNVASÚT – A FELVIDÉKEN KEZDEMENYEZTE HELYIÉRDEKŰ SZÁRNYVONALAINAK ÉPÍTÉSÉT. EZEKEN A MÁV-TÓL ELTÉRŐ SZABVÁNYOK SZERINT ÉPÍTETTEK, ÍGY A KÉPEN LÁTHATÓ IPOLYSÁG ÁLLOMÁSON IS





A BOROSJENŐ-MENYHÁZAI HÉV, MELY AZ ACSEV KEZELÉSÉBEN ÁLLT, KESKENY-NYOMKÖZŰ VONALÁVAL JÓL SZOLGÁLTA A KÖRNYÉK ÉS FŐKÉNT A FÜRDŐ FORGALMÁT. A KÉPEN A MENYHÁZA VASÚTÁLLOMÁS MUTATKOZIK

Zirc szerepeljenek mindössze példaként a 187 (!) bekötött járásszékhelyet képviselve, csak úgy, mint az utódállamokhoz került Bártfa, Felsőőr, Kismarton, Léva, Luppa és még sok további. A címsor a téma jelentősége tekintetében önmagáért beszél.

Egy évszázad után erre a nagy teljesítményre emlékezve tudomásul kell vennünk, hogy a mai szemmel rornantikával is átszótt régi, lassú vicinális vasúti forgalom ideje lejárt. De nem vett el az egykori közigazgatási székhelyek urbanisztikai jelentősége, amit egykor a hév-ek biztosítottak, és amit ez a több száz város szinte kivétel nélkül megtartott. A legtöbbnek ma is korszerű vasútra van szüksége. Mert ahogy valamikor a vasút az urbanizálódást szolgálta, a vasút felszámolása az érintett települések elsoványodását segíti, főleg, ha nem pótolja jól kiépített közút.

Érdekesképpen feltétlenül fel kell so-

rolni néhány egykori helyi érdekű vonalat, amely főként az első világháborút követő területi átrendeződés következtében éppenséggel jelentőségében felemelkedett. A fővonallá előléptetett vonalakat átépítették, korszerűsítették, sok esetben villamosították is. Példaként említsük a nemrég korszerűsített Körmend–Muraszombat magyar–szlovén vasutat, mely „európai vasúti korridor” lett. Az egykori Pozsony vármegye területén épített régi Morva-völgyi hév már a két világháború között a Prága–Pozsony fővonal részévé lett kiépítve, kétvágányúra és később villamosítva. Ugyanúgy a horvátországi Lonja-völgyi hév, mely a Zágráb–Belgrád viszonylat fontos láncszeme lett. A Szamosvölgyi Vasút helyi érdekű vonalain ma a román vasutak Kolozsvár–Galac gyorsvonatai is közlekednek.

De az egykori helyi érdekű vasutak legtöbbjére már nincs szükség. Az árut teher-





BRÁD. AZ ARAD-CSANÁDI EGYESÜLT VASUTAK VÉGÁLLOMÁSÁN ÚJRENEZANSZ STÍLUSBAN ÉPÍTETTÉK A HELYIÉRDEKŰ VASUTAK EGYIK LEGREPREZENTATÍVABB ÁLLOMÁSEPÜLETÉT

autók szállítják, az utasok nagy része személygépkocsival közlekedik. A magyar, de az európai és az amerikai „vicinális”-ok forgalmának nagy hányadára is illik a közmondás: ez a vonat elment.

A helyiérdekű vasutak az 1900-as századfordulót megelőző és követő évtizedek történetében jelentős helyet foglalnak el.

Nem csak technikátörténeti, de az építészeti típustervek hasznos elterjesztésével és a településstruktúra látványos fejlesztésével sokkal inkább kultúrtörténeti és társadalomtörténeti a jelentőségük. S ha ma egy-egy régi épületet, műtárgyat vagy kiállított járművet megcsodálunk, méltassuk ebben elődeink teljesítményét.